



Programa Valladolid Toma la Palabra.

I-Urbanismo, Vivienda y Alfoz

UNA CIUDAD AMABLE, ACOGEDORA Y SOSTENIBLE, QUE FACILITE LA VIDA A QUIENES LA HABITAMOS.

La ciudad constituye el medio en que vivimos. Su diseño y funcionamiento afecta directamente a nuestro bienestar y actividad cotidiana. Por lo tanto, la planificación urbana debe entenderse como un instrumento para mejorar la calidad de vida de todas las personas que habitamos la ciudad, en especial de las más vulnerables. La participación en la definición de la ciudad deseada es fundamental: somos quienes habitamos y utilizamos el espacio urbano quienes debemos determinarlo. Decidir la planificación de la ciudad entre todos y todas, con sistemas de participación efectivos, **especialmente en la elaboración y tramitación de los Planes Generales de Ordenación Urbana**, favorece el aprendizaje personal y contribuye a su construcción colectiva, generando una mayor sensación de pertenencia y reforzando los vínculos entre el ayuntamiento y la ciudadanía.

MODELO DE CIUDAD. Planeamiento general

El Plan General de Ordenación Urbana vigente en nuestra ciudad es un despropósito. La utilización de la figura de las Áreas Homogéneas colocó la inmensa mayoría del suelo de nuestro término como «urbanizable» dejando en manos de los promotores urbanísticos un asunto trascendental como es el de la forma de la ciudad y de su posible expansión. Tenemos también un problema «metropolitano»: en la ciudad hemos pasado de los 320.000 habitantes empadronados en 1996 a 307.000 en 2014 (a pesar de los 17.000 inmigrantes extranjeros recibidos), mientras que la periferia urbana ha duplicado hasta 106.000 los 46.000 habitantes que tenía hace veinte años. Desde el punto de vista inmobiliario, si en las dos décadas doradas del ladrillo Valladolid capital ganaba con menos habitantes 40.000 viviendas, los municipios de su entorno han triplicado su parque residencial hasta 54.000, repartidas entre decenas de nuevas urbanizaciones esparcidas por los mejores suelos agrícolas de la Cuenca del Duero.

Las sentencias judiciales contrarias y la propia realidad del mercado inmobiliario (en los dos años últimos sólo se han aprobado licencias para 130 nuevas viviendas) han impedido la materialización de ese despropósito y, en la revisión del PGOU que está en elaboración, tenemos el reto de acotar sustancialmente las posibilidades de expansión del suelo urbanizable para lograr una ciudad más sostenible y compacta en la que se minimice el uso de recursos, donde todas las personas puedan acceder a una vivienda y en la que se presten servicios urbanos públicos de calidad.

Al tiempo, la multiplicación de los desplazamientos en automóvil entre la ciudad y las nuevas urbanizaciones-dormitorio ha disparado el consumo energético e impiden la buena calidad del aire, incrementan los gastos de mantenimiento de las infraestructuras y debilitan la vida comunitaria de las nuevas urbanizaciones.

1. Establecer como modelo la ciudad compacta, con un uso racional del suelo ajustado a las necesidades reales de vivienda.

Se trata de hacer realidad el objetivo de un urbanismo sostenible que ponga límites al desarrollo de nuevos suelos, **que regule de forma racional el uso del subsuelo**, que minimice la utilización de todo tipo

de recursos y materiales y que permita una «buena digestión» de los resultados de todas las actividades que realizamos en la ciudad.

- 1.1. Utilizar la tramitación del nuevo PGOU para eliminar las Áreas Homogéneas. ~~situación del área nº 5, Reducir al mínimo o suprimir la carga residencial del área nº 5, exterior a la ronda, donde se ubican los «nuevos talleres de Renfe» junto a una carga residencial muy elevada.~~ Con el resto del suelo urbanizable hay suficiente para las nuevas necesidades de vivienda en un plazo de diez años.
- 1.2. Adecuar a la trama y a las necesidades urbanísticas los terrenos militares, ~~principalmente los «cuarteles de la Rubia» disponibles ya para su incorporación a la ciudad, resolviendo necesidades de la zona.~~ estableciendo un convenio con el Mº de Defensa con estos objetivos:
 - Los «cuarteles de la Rubia» se deben incorporar ya, resolviendo necesidades de la zona.
 - Los edificios históricos del centro de la ciudad (Palacio Real, Academia de Caballería y palacio de C/ General Almirante) deben revertir en la ciudad su condición de edificios públicos necesarios para nuevos equipamientos sociales, deportivos y culturales.
- 1.3. Reconsiderar los desarrollos de los suelos industriales de la ciudad (Polígono Alimentario, Pinar de Jalón, Las Raposas, ~~Vereda de Palomares~~, etc.) para que queden mejor insertos en la trama urbana y resuelvan las necesidades de suelo industrial.

Promover la adecuación paulatina de los sectores en los que se mezclan el uso industrial y el residencial, con el objeto de eliminar áreas de solapamiento caótico que degrada el espacio. Por ejemplo en el barrio de Las Flores.

ALFOZ. Inserción territorial

2: Apostar de forma decidida por la coordinación con los municipios del alfoz, sobre todo en lo referente a dotaciones e infraestructuras.

Ya tenemos, por desgracia, importantes desastres urbanísticos en los municipios limítrofes. La liberalización salvaje del urbanismo y las ansias recaudatorias de los municipios del alfoz vallisoletano han propiciado situaciones como las de Arroyo-La Flecha o la «Ciudad de la Juventud» que suponen claras hipotecas para lograr un urbanismo sostenible y racional. Ante esta situación, las medidas deben incidir en el ámbito metropolitano y por tanto lograrse en la administración autonómica.

- 2.1. Revisión radical de las «Directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid y su Entorno» (DOTVAENT) con medidas obligatorias para resolver los problemas de movilidad de una manera sostenible y para considerar de forma colectiva las posibilidades de expansión del suelo urbanizable, las necesidades de suelo industrial, los suelos terciarios, y la ordenación y continuidad de los espacios naturales montando caminos de comunicación entre los diversos municipios.
- 2.2. Prestación adecuada de servicios (agua limpia, recogida de residuos, depuración de aguas residuales) en todos los municipios del alfoz atendiendo a criterios de cooperación y racionalidad y que impidan prácticas de competencia ventajista que se obtienen por incumplimiento de preceptos de calidad vigentes en la legislación.
- 2.3. Potenciar y valorar la creación de ~~un eje una red~~ de transporte metropolitano aprovechando infraestructuras existentes. ~~El ejemplo más sencillo lo tenemos en el sur de la ciudad. La línea de Ariza podría convertirse en una línea de Tranvía Ligero en superficie o metro en superficie para conectar Valladolid con Laguna y Tudela de Duero. La línea de Ariza podría convertirse en vía verde ciclista y peatonal para conectar Valladolid con Laguna, Tudela de Duero y los pueblos de la Ribera del Duero.~~

2.4. Tomar en consideración las conexiones de redes comerciales, logísticas y de transporte en la ciudad, que primen su ubicación estratégica en el NO de la Península Ibérica dentro del corredor europeo de transportes entre Portugal y el resto de Europa. Para ello sería importante retomar algunas de las premisas marcadas por las Directrices de Ordenación del Territorio de Valladolid, que promueven la creación de un Centro Intermodal de Transporte en el norte de la ciudad (área industrial entre Santovenia y Valladolid). Éste debería vincularse a una nueva Estación de Mercancías, cercana a los nuevos talleres de RENFE.

Eliminar ejemplo???

Previsión de enlace funcional de la A-11 (en fase de evaluación de impacto ambiental) con el área metropolitana entre Valladolid y La Cistérniga, reforzando la conectividad estratégica mencionada para el noroeste con el noreste peninsular. Actualmente es un auténtico desastre y embottellamiento constante el enlace de la nueva VA-30 con la futura A-11. Esa vía se encuentra en fase de proyecto bastante avanzada y la conexión entre Valladolid y la misma es fundamental para reforzar a Valladolid como punto de paso en todo el eje noroeste-noreste, es decir, la ruta hacia Aranda de Duero, Soria, Zaragoza o Barcelona.

SOTERRAMIENTO. Grandes obras

3: Resolver el problema del ferrocarril cosiendo los barrios situados a ambos lados, sin que esto suponga una hipoteca para la ciudad

La operación urbanística más importante de la ciudad en suelo urbano es el denominado Plan Rogers que combina el soterramiento del ferrocarril a su paso por buena parte del término municipal con la urbanización de los terrenos liberados.

Esta operación se encuentra pendiente desde hace muchos años y, de hecho, ha impedido la búsqueda de planes alternativos para mejorar la movilidad y la calidad de vida a ambos lados de la vía. Su diseño oficial se ha hecho en base a la obtención de importantes plusvalías urbanísticas que permitan la realización del soterramiento y la urbanización posterior de los terrenos liberados. La zona de los talleres de Renfe se destina a aprovechamientos lucrativos (principalmente terciario) y a mejorar las conexiones intermodales de transporte.

Todas estas apuestas sirven para mejorar la permeabilidad entre ambos lados de la vía actual y para construir un «corredor verde» con escasas dotaciones sobre los terrenos actuales de las vías. Esta propuesta no cumple con el criterio ambiental de «minimizar el uso de energía y materiales», y, además, en los momentos actuales tiene como principal punto débil la pérdida de valor de los terrenos que se pretenden liberar y, por ende, coloca a todo el proyecto en una situación de gran precariedad financiera.

La última valoración conocida es la realizada por Tinsa para acompañar las cuentas del año 2013 de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad. El mejor «criterio de valoración» utilizado está muy alejado de los costes previstos para el total de la operación. Además, la sociedad ya ha incurrido en importantes gastos realizados al amparo de un crédito elevado que hay que devolver y algunos de esos gastos (como los realizados en el Pinar de Antequera) son de muy dudosa necesidad).

Parece necesaria una reconsideración de toda la operación que tenga en cuenta la minimización de los impactos ambientales, el equilibrio financiero de la misma, un desarrollo urbanístico razonable de los terrenos liberados y la mejora importante de la movilidad entre las zonas a ambos lados de las vías actuales. ~~Con esas premisas habrá que tomar una decisión colectiva en «Valladolid Toma la Palabra» sobre este asunto: las dos únicas posibilidades parecen ser (salvo mejor criterio) la de mantener lo esencial del proyecto actual pero haciéndolo más austero y la de mantener las vías actuales acotando al máximo la utilización de terrenos para construir una «permeabilidad alternativa» entre ambos~~

~~lados mejorando, en la medida de lo posible, el entramado urbano en las márgenes de la vía.~~ Con esas premisas la realidad financiera del proyecto nos impone el mantener las vías en superficie actuales, acometiendo una profunda transformación que acote al máximo los terrenos ferroviarios y permita construir una «permeabilidad de alta calidad ambiental» entre ambos lados mejorando el entramado urbano en las márgenes de la vía.

BARRIOS. Tejido urbano

4: Favorecer la mezcla de usos, para reducir los desplazamientos y la dependencia del vehículo privado, y evitar los espacios vacíos en determinados horarios.

La especialización del espacio (zonas residenciales, comerciales, industriales, de ocio...) genera multitud de desplazamientos que pueden evitarse favoreciendo la mezcla de usos. Esto implica, entre otras ventajas, ganar tiempo para el ocio y reducir la contaminación de nuestra ciudad. Por otro lado, se evita que determinadas zonas con uso muy específico se queden vacías fuera del horario de las actividades concretas que se desarrollan en ellas (áreas terciarias que se vacían por la noche, barrios residenciales que funcionan como ciudades dormitorio...).

- 4.1. Introducir una prima de edificabilidad positiva o negativa (sin modificar el volumen máximo edificable) para usos residenciales, de servicios o empresariales, en función del uso de la zona, a fin de conseguir un conjunto más equilibrado.
- 4.2. Ofrecer, **previa participación de las asociaciones de comerciantes Valladolid**, ventajas en la fiscalidad local a actividades económicas que funcionen «a contratiempo», con horarios de apertura no coincidentes con los de mayor actividad.

5: Apostar por barrios vivos y equipados, que cuenten con zonas de centralidad, servicios y comercio de proximidad.

~~Los barrios de Valladolid están en clara desventaja frente a la gran cantidad de comercios, equipamientos y otros edificios públicos del centro de la ciudad. Tampoco cuentan, a excepción de los Centros Cívicos, con espacios culturales y/o de ocio que animen a jóvenes y mayores a disfrutar de su tiempo libre en el propio barrio. Además, en los barrios tradicionales las viviendas más antiguas no resultan atractivas para las nuevas familias, la población está cada vez más envejecida y grandes áreas residenciales acaban transformándose en espacios marginales, con deficiencias en servicios públicos.~~

- 5.1. Poner en marcha planes especiales de comercio y servicios **y nuevos mercados municipales** en los barrios exteriores al casco histórico, para facilitar localizaciones y sinergias entre los espacios destinados a dichas actividades. El contenido de estos planes se coordinará con las políticas de las concejalías que regulan estas actividades y establecerán «áreas de centralidad» para el barrio.
- 5.2. Potenciar las operaciones de regeneración urbana, aprovechando la legislación sobre urbanismo vigente en la actualidad, a fin de que sean más viables que las de extensión, sin fomentar operaciones especulativas, ni expulsar a la población residente con menos recursos económicos.

Creación de una biblioteca virtual, en la que los préstamos fueran en formato digital, a través de la página del Ayuntamiento o de la Fundación correspondiente.

VIVIENDA. Derecho a la vivienda

6: Establecer políticas municipales que garanticen el derecho a una vivienda digna, primando los criterios sociales y medioambientales. Potenciar el alquiler y la rehabilitación de viviendas.

* En este artículo se deben integrar las referencias a derecho y fiscalidad de la vivienda del resto de capítulos del programa.

El «eterno» problema de la vivienda viene provocado por entender la misma como un negocio más que como un medio para satisfacer una necesidad básica o un derecho. Las políticas tanto nacionales como regionales y municipales han primado la tenencia en propiedad y la construcción de nuevas viviendas, en detrimento del alquiler y la rehabilitación. Esto ha generado una gran cantidad de viviendas vacías en la ciudad, mientras hay personas que no disponen de un techo bajo el que cobijarse. Por otro lado, la antigüedad y el sistema de construcción de algunas viviendas hace necesaria su rehabilitación, especialmente desde el punto de vista de la mejora de la eficiencia energética y la accesibilidad.

En diciembre de 2015 finaliza el periodo de vigencia del Plan Municipal de Suelo y Vivienda 2012-2015. El propio plan incluye un apartado de seguimiento y adaptación que deberá servir, junto con las propuestas de este programa, para la elaboración del nuevo plan.

- 6.1. Incrementar el parque de viviendas públicas destinadas al alquiler e incentivar el alquiler de viviendas privadas.
- 6.2. Estudiar y valorar los Programas de Alquiler desarrollados por otras administraciones públicas (Bolsa Joven, Programa REVIVAL...).
- 6.3. Valorar los resultados obtenidos por dichos programas en el ámbito municipal. En Valladolid el Programa REVIVAL llegó (en los 7 años de vigencia) a una cifra superior a los 4.000 contratos de arrendamiento.
- 6.4. Crear un registro municipal de viviendas vacías para el alquiler controlado por el Ayuntamiento, **con el doble objetivo de incentivar el acceso y penalizar fiscalmente su falta de uso.**

Crear, si es posible en colaboración con el Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León, un registro municipal de viviendas vacías para el alquiler, controlado por el ayuntamiento pero con la posibilidad de intercambiar datos entre el mismo y el que ese organismo ya gestiona

- 6.5. Crear de un registro municipal de demandantes de vivienda en alquiler (inquilinos potenciales). Se deberá primar la inclusión en función de criterios sociales, económicos y de inserción. Son constantes las consultas por parte de la ciudadanía acerca de la existencia de programas de alquiler.
- 6.6. La gestión de programas de alquiler que se desarrolle por la administración local se llevará a cabo por técnicos y empleados públicos, con el objetivo de lograr una imparcialidad en la toma de decisiones. Por experiencias obtenidas en el desarrollo de otros programas de alquiler (REVIVAL), los profesionales privados han tomado partido, preferentemente, por los intereses de los propietarios, obviando los criterios sociales en un derecho como el de la vivienda.
- 6.7. Establecer precios de alquiler basados en índices del IPREM, primando precios controlados por la administración para evitar la especulación propia del mercado libre.
- 6.8. Apoyar al alquiler mediante incentivos fiscales y en colaboración con la administración autonómica para ofrecer a los arrendadores garantías frente a impagos o desperfectos.
- 6.9. Impulsar de forma decidida la iniciativa de «viviendas intergeneracionales»: convivencia entre personas ancianas junto con otras más jóvenes.

EDIFICACIÓN. Ciudad existente

7: Las 3Rs: Rehabilitación, Regeneración y Renovación urbanas. Transformación del parque de viviendas y edificios públicos en edificios de consumo casi nulo.

La producción de la energía a consumir por un edificio y la mejora de la envolvente del mismo, así como los trabajos de mejora de la accesibilidad a las viviendas o la rehabilitación con materiales más ecológicos, económicos y cercanos a nuestro ámbito, pueden ser la base de una nueva Economía Verde capaz de generar empleo y riqueza para los propietarios de las viviendas en particular y para la ciudad en general. Nuestro programa viene a defender estos postulados, recogidos además en Directivas Europeas y normativa española, y propone poner al servicio de la ciudadanía la información y los servicios municipales para que puedan hacerse realidad.

- 7.1. Transformar progresivamente los edificios municipales en edificios de consumo casi nulo que respeten los criterios antes expuestos, como ejemplo de compromiso con este objetivo por parte del Ayuntamiento.

Desarrollar pliegos de condiciones técnicas, para la presentación de proyectos sostenibles innovadores mediante licitaciones u otros procedimientos sin concurso, que ofrezca oportunidades a pequeñas empresas, promoviendo proyectos emprendedores y aportando desarrollo para situar a Valladolid a la vanguardia en proyectos pioneros.

- 7.2. Obligatoriedad de incorporar técnicas de diseño y construcción, para los proyectos de urbanización y rehabilitación municipales, que incorporen los criterios de edificación de consumo casi nulo, para uso de los proyectistas externos y de los propios servicios municipales. Aplicar políticas con el espíritu del Plan europeo 2020, para transformar las instalaciones de edificios residenciales y comerciales en instalaciones sostenibles, apostando por la renovación o implantación de sistemas energéticos de alta eficiencia apoyados con energías renovables, consiguiendo reducir las emisiones de CO₂, el consumo energético y disminuir la dependencia energética exterior.

- 7.3. Mejorar los entornos urbanos consolidados, barrios y centro, apoyando sus actividades comerciales y empresariales, frente a los nuevos desarrollos urbanísticos que potencian los desplazamientos masivos.

- 7.4. Fomentar la rehabilitación y renovación de edificios y espacios existentes para su recuperación y puesta en funcionamiento como dotaciones públicas; rehabilitación de zonas urbanas degradadas. Se propone trabajar sobre la idea de un Plan General de Rehabilitación con objetivos a corto, medio y largo plazo. **Rehabilitación del edificio y entorno del parque de las Norias para convertirlo a medio y largo plazo como el lugar de encuentro de las "artes audiovisuales".**

- 7.5. Crear una oficina de información municipal a la ciudadanía donde informar e incluso tramitar las distintas ayudas a la rehabilitación que pudieran existir tanto a nivel municipal, autonómico, estatal o europeo, pudiendo asesorar a particulares y comunidades sobre cualquier aspecto del proceso. Simplificar y unificar los trámites de comunicación, licencias, permisos, tasas y expedientes para la realización de las rehabilitaciones.

- 7.6. Intermediar para llegar a acuerdos, tanto a nivel municipal como por parte de las comunidades de vecinos, con empresas de servicios energéticos que financien las obras de rehabilitación con un contrato que permita un doble objetivo: amortizar la inversión y reducir la demanda energética por climatización a prácticamente cero.

- 7.7. Promover la rehabilitación de viviendas en los barrios con una tendencia regresiva en cuanto al número de habitantes. Favorecer la permanencia en la ciudad tradicional (céntrica y de



barrios históricos) frente a la actual dinámica de pérdida de población.

Promover la certificación energética de todos los edificios

Revisar la Ordenanza reguladora de la Inspección técnica de edificios, de carácter obligatorio para edificios de más de 40 años, con tarifas reguladas desde el ayuntamiento, estimulando el trabajo de técnicos cualificados, promoviendo mejoras o rehabilitaciones, mejorando las condiciones de vida de los ciudadanos, proporcionando mayor seguridad técnica y jurídica para usuarios de inmuebles antiguos, garantizando la adecuada conservación de edificios mediante la detección de cualquier patología que de no subsanarse, podría llegar a ser irreparable y evitando la depreciación económica de edificios de cierta antigüedad que se pongan en el mercado de alquiler o venta de inmuebles.

INFRAESTRUCTURAS. Redes urbanas

8: Mejorar los servicios urbanos y recuperar de forma paulatina su gestión pública, en especial la de agua y saneamiento.

Los servicios urbanos requieren un mantenimiento constante y, en determinadas circunstancias, la renovación parcial o total para poder garantizar el bienestar de quienes los utilizamos. Desde hace años vienen sufriendo una paulatina privatización y son empresas privadas las que se encargan de la gestión del agua y el saneamiento, el cuidado de los jardines, el mantenimiento de las calles... sin que esto haya redundado en una mejora del servicio, y probablemente tampoco en una reducción de los costes.

8.1. Racionalizar la planificación, exigiendo a las distintas compañías de servicios planes de implantación, mantenimiento y mejora. Coordinar las actuaciones para evitar el despilfarro que supone abrir una zanja cada vez que se modifica o incorpora una red de distribución.

8.2. Fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones respecto a los servicios de agua, alumbrado, distribución de electricidad, gas, etc.

El agua, un recurso valioso que es preciso cuidar y optimizar.

8.3. ~~Recuperar de forma paulatina la gestión pública del agua y el saneamiento.~~

Incorporar criterios de equidad social y ambiental en la tarificación del consumo de agua, de forma que se garantice una dotación mínima de agua por hogar como derecho básico, pero a la vez se penalice el sobreconsumo.

8.4. Prestar especial atención al ciclo integral del agua, optimizando los procesos de potabilización, distribución, recogida de aguas residuales y depuración de las mismas. Se mejorará el mantenimiento de la red para evitar fugas de agua potable y/o vertidos de aguas sucias.

8.5. Establecer sistemas separativos de recogida de agua en las actuaciones de urbanización, cuando la proximidad de un cauce permita evacuar directamente el agua de lluvia. Prever depósitos que permitan almacenar estas aguas para la limpieza viaria y el riego de parques y jardines.

8.6. Incrementar el número de fuentes de agua potable distribuidas por la ciudad y mantenerlas en buen estado de funcionamiento.

Alumbrado y abastecimiento de energía eléctrica.

8.7. Promover un sistema de alumbrado público más eficaz, que reduzca el coste del servicio, mejore la seguridad de los espacios públicos y genere menor contaminación lumínica. **apoyo y**

promoción a la mejora del alumbrado privado (urbanizaciones, empresas, etc)

- 8.8. Facilitar a colectivos y asociaciones el acceso a tomas de corriente situadas en el exterior de centros cívicos, plazas singulares y otros espacios públicos en los que lleven a cabo actividades destinadas al público general.

La gestión de los residuos: reducir, reutilizar, reciclar... con la menor huella ecológica en su tratamiento.

- 8.9. ~~Revisar la «tasa de basuras»: incorporar criterios de cantidad de producción de residuos en su tarificación tanto para usuarios domésticos como grandes generadores.~~

Revisar la «tasa de basuras»: incorporar criterios correctores en su tarificación en función de la cantidad de producción de residuos y el cumplimiento de la separación de la fracción orgánica del resto. Dichas penalizaciones o bonificaciones, que podrán ser del 100% en caso un adecuado cumplimiento de las necesidades de separación, será efectiva tanto para usuarios domésticos como para grandes generadores.

- 8.10. Crear campañas de información y formación acerca del sistema de separación de la fracción orgánica en los residuos domésticos. , ~~potenciando un programa de visitas educativas a la planta de tratamiento de residuos.~~

- 8.11. Poner en marcha un programa piloto para la promoción del compostaje doméstico, colectivo y comunitario. ~~El compost fruto del compostaje colectivo elaborado en la Planta de Tratamiento de Residuos será entregado, en lotes individuales, a todos los ciudadanos que lo soliciten y acreden con una tasa de residuos bonificada el haber contribuido adecuadamente a la correcta selección de la fracción orgánica.~~

- 8.12. Analizar técnicamente y debatir socialmente las distintas alternativas de gestión de residuos disponibles, encaminadas a mejorar su sostenibilidad económica y ambiental, como son los sistemas de recogida puerta a puerta y los de Depósito, Devolución y Retorno (SDDR) de envases.

- 8.13. Fomentar la reducción en la producción de residuos en las instalaciones municipales a través, también, de las políticas de compra pública.

- 8.14. Promover la verdadera puesta en valor, a través del reciclaje y la reutilización, de las distintas fracciones de residuos recogidos en los diferentes sistemas de recogida separativa (especialmente Puntos Limpios) mediante la colaboración con organizaciones sociales y empresas de economía social.

- 8.15. Crear una red de microPuntos Limpios distribuidos por toda la ciudad, en centros oficiales y entidades colaboradoras, que facilite la posibilidad de colaborar en el reciclado y acerque su realidad a toda la ciudadanía.

EQUIPAMIENTOS. Edificios públicos

9: Mejorar la distribución de los equipamientos urbanos, y dar un uso social a parcelas dotacionales no edificadas y edificios públicos sin uso.

Los equipamientos están como ya se ha comentado desigualmente distribuidos; pero además, hay diseminados por toda la ciudad solares dotacionales sin edificar y sin ningún uso, que son propiedad municipal, y por lo tanto de toda la ciudadanía, y edificios públicos que han perdido su utilidad, y ahora son «cadáveres inmobiliarios».

Es preciso elaborar, junto con los colectivos sociales de la zona, un estudio de las necesidades de cada



barrio o distrito en cuanto a equipamientos de carácter social, cultural o representativo.

9.1. Revisar la distribución de los servicios asistenciales en función de la demanda, y reforzarlos en los barrios que resulten ser deficitarios, dando prioridad en todos los casos a los servicios públicos y gratuitos (centros de día, guarderías, centros de salud...). Puesta en valor ~~del edificio histórico del Hospital Río Hortega, de los edificios públicos singulares con una baja o nula actividad (antiguo Hospital Río Hortega, Palacio Real, Academia de Caballería...)~~, en colaboración con las administraciones encargadas de su gestión y bajo criterios globales de mantenimiento, rehabilitación y puesta en valor de los servicios públicos existentes. ~~La ubicación de dicho edificio, en cercanía a barrios populares y con una población envejecida (La Rondilla, La Victoria...)~~ puede suponer un alivio asistencial para muchos/as ciudadanos/as.

9.2. Poner en marcha, en colaboración directa con las diferentes asociaciones vecinales, espacios de relación vecinal aprovechando edificios existentes (Colegio San Juan de la Cruz, Cuartel de Vadillos...) con soluciones vinculadas a la cooperación y la autogestión de los mismos.

9.3. Dar un uso provisional a parcelas municipales no edificadas. En tanto se llevan a cabo las dotaciones a las que están destinadas, se pueden incorporar a los espacios libres de la zona, con soluciones ajardinadas, juegos infantiles, aparatos biosaludables..., aprovechado también para establecer una red de huertos urbanos de carácter social y comunitario, distribuidos por toda la ciudad. ~~Las parcelas privadas no edificadas se penalizarán fiscalmente con un incremento anual, pudiendo establecerse un convenio de cesión temporal al Ayuntamiento que transforme la penalización en bonificación o exención fiscal.~~

9.4. Distribuir equipamientos de ámbito municipal o supramunicipal por los barrios de las zonas norte y este, que reequilibren la actual tendencia a su localización en los barrios del sur y oeste de la ciudad.

9.5. Reforzar con la implantación y/o revitalización de equipamientos de barrio (educativos, culturales, asistenciales...) las «zonas de centralidad» propuestas en apartados anteriores, de modo que se perciban como espacios de actividad y encuentro dentro de los barrios.

Considerar todas las alternativas posibles para la resolución de los equipamientos necesarios para atender las necesidades de sedes judiciales en nuestra ciudad.

PARQUES. Zonas verdes

10: Gestionar de forma adecuada los espacios libres, parques y jardines existentes y/o previstos.

Los espacios libres deben estar al servicio del vecindario y convertirse en ámbitos para la convivencia, el descanso, el juego, la charla, el paseo, el encuentro con la naturaleza...

La mercantilización de los espacios públicos. El ~~actual~~ diseño urbano no busca crear lugares de reunión o debate abiertos a la ciudadanía (anfiteatros, bancos corridos, fuentes públicas, zonas de sombra...), sino que prioriza la instalación de terrazas y otros aprovechamientos privados del espacio público.

10.1. Establecer una plaza principal en cada barrio, que constituya el núcleo central del mismo, un punto de encuentro reconocible para los vecinos y vecinas, y espacio de referencia para actividades sociales y culturales.

10.2. Revisar la ordenanza de terrazas recientemente aprobada, dando prioridad al uso público de plazas y aceras. ~~Se priorizará la ocupación de los espacios ocupados por los automóviles (aparcamientos, viales) antes que la ocupación de espacios peatonales.~~

10.3. Aprovechar solares y espacios sin uso para esponjar los barrios más densamente construidos, generando pequeños espacios estanciales y/o de juegos infantiles. Partir del Registro Municipal de Solares para la realización de un plan de acondicionamiento y uso de los mismos, estudiando la implantación de recargas fiscales a los que permanezca largo tiempo sin uso; facilitar los usos provisionales alternativos al servicio de la comunidad, y en todo caso obligar a su acondicionamiento. En el caso de espacios públicos libres con escaso uso, establecer convenios con la administración competente para su aprovechamiento. (jardines de Delegación de Agricultura (C/Santuario), jardines en Prado de la Madalena en edificios universitarios, aparcamientos en Consejería de Sanidad, jardines en Presidencia de la Junta...)

Bajo el asfalto crece la hierba... y los árboles, y las flores. Aunque en las urbanizaciones recientes priman más bien el asfalto y los adoquines, es posible un tratamiento blando, más amable, que retiene mejor el agua de lluvia y facilita el drenaje. Además, Valladolid cuenta con amplias zonas verdes en su periferia, y los corredores lineales que contienen al Pisuerga y Esgueva.

10.4. Creación de un Anillo Verde, que conecte las principales áreas verdes de la ciudad y su entorno, mediante una red de cuñas verdes, carriles bici y espacios peatonales.

10.5. Recuperar la Fuente del Sol como jardín histórico de la ciudad; mejorar su accesibilidad, fundamentalmente para accesos ciclistas: pacificar tráfico, conectarlo con el Canal de Castilla.

10.6. Intervenir en el Parque del Tomillo, que actualmente se encuentra en un estado lamentable, para dignificar la zona y permitir su uso, sobre todo por quienes viven en la zona noreste de la ciudad. Catalogación del Campo Grande y la Rosaleda como jardines históricos dentro del Registro General de Bienes de Interés Cultural. Replantear el tratamiento y uso actual de los jardines de las Moreras y la Rosaleda, potenciando su utilización e incorporándolo a la dinámica urbana de su entorno.

Aprovechar zonas de descampados o parques para la construcción de parques de calidad para perros u otros animales domésticos.

10.7. Inventario y catalogación de las especies arbóreas existentes en la ciudad, con evaluación del estado sanitario de las mismas. Creación de un catálogo de árboles singulares e históricos de la ciudad con el objetivo de desarrollar mecanismos de protección que precisen una justificación de su afectación por obras de interés general y puedan ser sometidos a la previa aprobación a través de mecanismos de participación popular. Rotularlos, si es posible, para facilitar su conocimiento y divulgación.

10.8. ~~Prohibición del uso de herbicidas e insecticidas químicos de síntesis en parques, sobre todo en zonas infantiles y en zonas especiales para animales, y estudiar las posibilidades del uso de productos fitosanitarios ecológicos en jardinería.~~ Estudiar las posibilidades del uso de productos fitosanitarios ecológicos en jardinería, limitando el uso de herbicidas e insecticidas químicos de síntesis, sobre todo en zonas infantiles y zonas especiales para animales.

Utilización de criterios de xerojardinería y jardinería ecológica en el diseño y mantenimiento de zonas verdes, adecuando el tratamiento, conservación y poda del arbolado urbano, con especial atención a la prevención de riesgos sobre la población.

10.9. Creación de una escuela de formación e investigación municipal en jardinería dirigida a la formación del personal existente en el servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento.

10.10. Rejuvenecimiento de la plantilla del servicio de Parques y Jardines, con una mayor formación (relacionado con la creación de la Escuela de Formación)



10.11. Revisión de los acuerdos, convenios y contratos con las entidades privadas que gestionan parte de los servicios de Parques y Jardines, al objeto de garantizar la rentabilidad social y económica de dichos servicios, y priorizando la gestión directa por parte del Ayuntamiento [en los casos en los que sea posible](#).

10.12. Estudiar la posibilidad de la realización de algún Congreso relacionado con la jardinería, el paisajismo, el urbanismo, etc., en colaboración con la Universidad de Valladolid y otras instituciones y asociaciones culturales de la ciudad que trabajan sobre el paisaje.

II- MOVILIDAD.

Modos, accesibilidad y transporte

La planificación de la **movilidad** no ha seguido el ritmo demográfico de la ciudad y su entorno. La ausencia de planificación metropolitana dificulta actuar en este ámbito, a pesar de que cada vez hay más necesidad de conectar los municipios del alfoz (donde residen alrededor del 25% de habitantes del área metropolitana) y el núcleo central. La atención del transporte colectivo es muy desigual, centrándose en el transporte por carretera frente a otros medios de transporte como el ferrocarril. A su vez, la situación del transporte público urbano está estancada. Los servicios de AUVASA no ofrecen avances significativos desde hace ya muchos años ni se explotan al máximo las oportunidades de las nuevas tecnologías. Como consecuencia, la velocidad media está entre las más bajas de España, lo que hace poco atractivo este medio de transporte frente al vehículo privado.

La movilidad en bicicleta no corre mejor suerte. Se aprecia cierta hostilidad hacia el ciclista en las Ordenanzas y en el diseño urbano, que no potencia el uso de medios de transporte alternativos al vehículo motorizado. La infraestructura específica (los carriles bici) no tienen conexión ni coherencia como sistema y se centran en la bici como elemento de ocio y no como modo de transporte.

11: Revisar el Plan de Movilidad Urbana de Valladolid y velar por su cumplimiento.

Ya hay una revisión en marcha a lo largo del 2015. Su aplicación debe avanzar hacia un pacto por la movilidad que sea conocido por toda la sociedad. Se seguirá revisando para hacer los cambios que permitan trabajar en el modelo que se propone en este programa.

11.1. Mejorar los accesos a la ciudad desde las zonas urbanas del extrarradio y pueblos limítrofes, de forma que estos sean seguros tanto para el acceso peatonal como ciclista. En los casos en que no sea competencia municipal se promoverá ante las administraciones responsables estas mejoras. Referir todas las acciones al marco metropolitano para garantizar que sean coherentes dentro del conjunto del área urbana de Valladolid.

11.2. Garantizar en todas las medidas la seguridad del peatón: los espacios de tránsito peatonal deben ser seguros y bien definidos.

11.3. Dar prioridad dentro del plan a las actuaciones a pequeña escala, en colaboración con el tejido asociativo y vecinal.

11.4. Ejecutar antes las medidas que estén más respaldadas por experiencias en ciudades similares a la nuestra y que vayan más dirigidas al peatón, a la bicicleta y el transporte colectivo.

11.5. Analizar por qué algunas medidas del PIMUVA no se han ejecutado desde 2005, especialmente si se refieren a peatón, bicicleta o transporte colectivo, y poner los medios necesarios para garantizar su puesta en marcha.

Replantear la celebración del día europeo de la movilidad "La ciudad sin mi coche" como una oportunidad para difundir y poner en valor formas de movilidad alternativas.

12: Implementar medidas efectivas que favorezcan el uso de medios de transporte más sostenibles y saludables: transporte público, bicicleta, peatonal..., frente a otros menos sostenibles y/o contaminantes.

Es imprescindible avanzar hacia la **pacificación de la ciudad** y su circulación con medidas favorecedoras del uso compartido de espacios de movilidad.

- 12.1. Reducir la velocidad de los automóviles hasta los 30 km/h en espacios compartidos. Fomentar el respeto y convivencia entre medios de transporte y peatones en seguridad vial, así como en la relación con el coche y la bicicleta.
- 12.2. Peatonalizar de forma progresiva las calles del centro dejando una zona específica de uso para bicicletas y limitando el uso del automóvil a los residentes de estas zonas. Establecer espacios de centralidad peatonales también en los barrios tradicionales, y garantizar el uso exclusivo peatonal de aceras y otros espacios peatonalizados, excepto necesidades puntuales de carga y descarga de mercancías y/o personas.

Peatonalización de calles. ¿por qué de forma progresiva?

- 12.3. Limitar la construcción de nuevos aparcamientos subterráneos en el casco urbano a los imprescindibles para resolver la demanda de residentes, buscando una reducción drástica del uso del coche. Establecer convenios con las concesionarias para reconvertir las actuales plazas rotatorias por plazas de residentes, y revisar de los contratos de cesión de uso de plazas de residentes, reduciendo los plazos y flexibilizando la posibilidad del cese de su uso antes del agotamiento del plazo estipulado, permitiendo su reversión anticipada al Ayuntamiento. Habilitar aparcamientos disuasorios en zonas alejadas del centro en los que se premie a sus usuarios/as con recargas de bonos de autobús y bicicletas públicas.

La bicicleta, un medio de transporte rápido, eficiente, sano y respetuoso con el medio ambiente.

- 12.4. Construir aparcamientos seguros para bicicletas para evitar robos, repartidos por diferentes zonas de la ciudad con especial atención a zonas estratégicas como facultades, institutos, escuelas, polígonos industriales, estaciones de tren y autobús y zonas de carril bici.
- 12.5. Habilitar una serie de guarda bicicletas públicos en locales o plazas de aparcamiento subterráneos rotatorios reconvertidas para los vecinos y vecinas que no tienen posibilidad de guardar la bicicleta en casa por las características de sus viviendas (poco espacio, falta de ascensor), priorizando el servicio según registros de uso real de la bicicleta.
- 12.6. Realizar una conexión lógica de la red actual de carriles bici, para que se pueda recorrer la red por completo, y ampliarla habilitando carriles-bici a lo largo de las riberas del Pisuerga, haciendo lo posible para que discurran por debajo de los puentes, enlazando cada barrio con el centro y éstos entre sí, y alcanzando los polígonos industriales y para favorecer así los desplazamientos a estos de forma segura y sostenible. Enlazar mediante carriles bici a la escasa red ya existente en la ciudad, con los pueblos limítrofes Laguna de Duero, Zaratán et.
- 12.7. ~~Ampliar las zonas de carril bici para que lleguen a los polígonos industriales y favorecer así los desplazamientos a estos de forma segura y sostenible.~~
- 12.8. Realizar una señalización clara mediante señales luminosas para que peatones y ciclistas sepan diferenciar zonas peatonales y de bici y así evitar actitudes peligrosas para ambos.

Modificación de la ordenanza reguladora de la bicicleta para la creación de un Registro público de bicicletas de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su localización en caso de robo o extravío; la creación de la Oficina municipal de la bicicleta destinada a mantener un diálogo continuado con los colectivos de la ciudad que fomentan el uso de la bicicleta, para el desarrollo y diseño de la red viaria de bicicletas, y su convivencia con los demás modos de transporte. Además se promoverá un diálogo con la administración central para adaptarla a los cambios legislativos y flexibilizar los espacios de utilización de este medio de transporte por los menores y permitir el uso de bicicletas para transporte de niños y niñas en remolques y sillas homologadas.

Incrementar la red de puntos de préstamo de bicicletas por la ciudad: en los aparcamientos disuasorios, centros públicos, centros administrativos, Universidades, etc.

Los desplazamientos peatonales: una forma de movilidad saludable y limpia que permite disfrutar de la ciudad.

12.9. Establecer unos ejes de movilidad peatonal desde los barrios al centro con equipamiento específico que los ponga en valor como fuentes, bancos, zonas verdes y aceras anchas, y resaltarlos en la cartografía del Ayuntamiento.

12.10. Eliminar los obstáculos innecesarios en las aceras, estableciéndose mecanismos de participación ciudadana para la supresión o reubicación de determinados equipamientos o mobiliario urbano.

12.11. Llevar a cabo un programa de «Caminos Escolares», realizando rutas urbanas seguras a pie y en bici y reduciendo así drásticamente los desplazamientos en coche a los colegios. Para ello se acondicionarán rutas ampliando aceras, elevando pasos de cebra en cruces peligrosos, plantando más árboles y realizando zonas de «Pedibus» (bus a pie), con una serie de paradas para que madres y padres voluntarios puedan organizarse y acompañar a grupos de niños y niñas al colegio.

13: Conseguir el «Objetivo 17-17» de movilidad en transporte público para el 2019: índice de uso del autobús urbano del 17% (en el 12,8% según el último dato del PIMUVA), y velocidad comercial de 17 km/h (según el último dato del PIMUVA en 12,45 Km/h, una de las más bajas de España.)

13.1. Implantar sistemas de prioridad semafórica y más zonas de carril-bus en puntos conflictivos de tráfico.

13.2. Reorganizar los horarios, frecuencias, paradas y las líneas:

Evitar los tiempos muertos de los autobuses en la medida de lo posible, y cuando sean imprescindibles, garantizar que el motor del autobús se detiene temporalmente

- Simplificar el paso por el centro para ganar velocidad y facilitar la comprensión del sistema. Combinar líneas lanzadera que unan los barrios con el centro con otras circuncéntricas, que unan los barrios entre sí.
- Aumentar paulatinamente el número de paradas con correspondencia, favoreciendo los cruces entre líneas. Mejorar la conexión con otros medios de transporte y el acceso a equipamientos de ciudad (hospitales, auditorio, edificios administrativos...)
- Crear líneas Express que discurran por el eje norte-sur de la ciudad.
- Optimizar, en colaboración con los y las representantes del alumnado, los horarios de las líneas lanzaderas universitarias para un aumento y mejora de su uso.
- Adaptar los servicios del Búho a la demanda existente y ofrecer servicio los jueves.

13.3. Limitar el uso del vehículo privado en las zonas del centro estratégicas, permitiendo el acceso sólo a residentes y priorizando así el uso del transporte público.

13.4. Establecer un plan de renovación de flota que comience por atender las líneas que se sirven con vehículos más antiguos, ya que el servicio se enfrenta al fin de la vida útil de los 60 autobuses adquiridos en el periodo de 1997-1999. **Valorar la adquisición de microbuses que mejoren el servicio de pequeños barrios o zonas como La Overuela, o Pinar de Jalón.**

13.5. Revisar todo el sistema de precios para ajustarlo al nivel de renta, prestando una atención

especial a los colectivos en riesgo de exclusión social. **Estudiando la posibilidad de establecer tarifas planas.**

~~13.6. Optimizar las rampas de autobuses para personas con problemas de movilidad para ponerlas a punto y elevar la rasante de las paradas allí donde sea necesario para garantizar la accesibilidad.~~

13.7. Implantar sistemas de consulta de saldo y recarga en las paradas de autobús y sistemas para la consulta y recarga vía web. Rebajar la recarga mínima del bono-joven, e igualarla al bono-bus ordinario, eliminando así esta importante barrera económica. Eliminar la condición de "personal e intransferible" al bono-joven, permitiendo su intercambio, siempre que los usuarios cumplan el requisito de la edad.

14: Favorecer la interconexión entre distintos medios de transporte: ferrocarril, vehículo privado, transporte público, bicicleta...

La rapidez, comodidad, accesibilidad y la función social del transporte se deben complementar con la intermodalidad para poder hacer un uso eficiente de cada modo de transporte. Para ello buscaremos mejorar la interconexión.

14.1. Crear una tarjeta de transporte verde que permita el uso intermodal de tren, autobús y bicicleta pública.

14.2. Bonificar el uso de los aparcamientos disuasorios con servicios gratuitos de autobús urbano y bicicleta pública.

14.3. Exigir una mejora en el transporte de bicicletas en los servicios de tren de cercanías que llegan a Valladolid.

14.4. Realizar adaptaciones en autobuses urbanos para el transporte de bicicletas mediante sistemas de parrilla delantera.

14.5. Ubicar aparcamientos de bicicletas seguros en el interior de estaciones de tren y autobús interurbano.

14.6. Exigir la continuidad de los trenes regionales en la integración del ferrocarril en Valladolid y el mantenimiento del apeadero Valladolid-Universidad. **Dialogar con Renfe para que la parada Universitaria se haga al menos el todos los trenes que no sean de alta velocidad para facilitar el transporte sostenible a la Universidad desde el centro y poblaciones como Palencia Medina del Campo etc. y además enlazar las dos zonas de la ciudad.**

~~14.7. Estudiar, junto con los municipios del alfoz, la posibilidad de desarrollar un tren-tranvía una vía verde ciclista y peatonal hacia Laguna y Tudela de Duero aprovechando la plataforma de la línea Ariza.~~

Establecimiento por normativa de tiempo de espera antes de multar a vehículos sin el ticket O.R.A. Multar a motocicletas que aparquen en aparcamientos de coches quitando sitio para estos teniendo a menos de 300 metros un aparcamiento específico

15: Facilitar la accesibilidad a todas las personas (niños/as, ancianos/as, personas con diversidad funcional), en espacios públicos y edificios)

Se debe garantizar que cualquier persona pueda disfrutar de nuestra ciudad al margen de su condición

individual. La accesibilidad de los espacios se convierte así en una contribución muy importante para democratizar el municipio.

- 15.1. Establecer un sistema efectivo de alerta ciudadana acerca de la falta de accesibilidad en espacios públicos y privados.
- 15.2. Realizar un inventario de los espacios con problemas de accesibilidad y priorizar las soluciones en colaboración con los colectivos interesados. Corto plazo. Indicador: grado de ejecución del inventario.
- 15.3. Potenciar la relación entre la planificación de la movilidad (PIMUVA) y la planificación de la accesibilidad (Plan de Accesibilidad Municipal) para multiplicar los efectos de las mejoras en la materia. Incorporar de forma prioritaria las mejoras de accesibilidad en los ejes de movilidad peatonal centro-barrios.
- 15.4. Optimizar las rampas de autobuses para personas con problemas de movilidad asegurando su correcto funcionamiento y elevar la rasante de las paradas allí donde sea necesario para garantizar la accesibilidad.
- 15.5. Revisar las plazas de aparcamiento para personas con diversidad funcional en colaboración con los colectivos y sus demandas. Regulación más concreta de las plazas en aparcamientos de centros comerciales y supermercados.
- 15.6. Revisar la señalización específica en las dependencias municipales y la legibilidad en distintos formatos, así como el mantenimiento del equipamiento para personas con diversidad funcional.
- 15.7. Asegurar que los espectáculos patrocinados por el Ayuntamiento de Valladolid cumplen una sensibilidad inclusiva con la diversidad funcional más allá de la normativa legal.
- 15.8. Eliminar trabas administrativas en la remodelación de locales para su adaptación a personas con diversidad funcional.
- 15.9. Programa de subvenciones para las necesidades sobrevenidas de adaptación accesible de viviendas.

III.- MEDIO AMBIENTE.

Agua, aire, energía y política animalista

El cuidado del medio ambiente es fundamental para garantizar las necesidades de la población actual y futura de la ciudad, pero no se observa un verdadero interés municipal por las políticas medioambientales. Sin embargo, el Ayuntamiento sí cuenta con instrumentos para mejorar el medio ambiente urbano: Agenda Local 21, Plan de Acción para la Energía Sostenible... Pero todos esos planes se quedan en meras «declaraciones de intenciones»; no se toman las decisiones políticas necesarias para llevarlos a cabo. De hecho, en ocasiones parece más bien que las propuestas municipales van en el sentido contrario a las incluidas en esos documentos, promoviendo actuaciones poco sostenibles, por

ejemplo en materia de movilidad, aparcamientos rotatorios y otras.

El Ayuntamiento debe articular programas y políticas de educación ambiental que ayuden a la ciudadanía a reducir los residuos, reutilizar, en aquellos casos que sea posible, y reciclar adecuadamente aquello que no se haya podido reutilizar; facilitando información sobre los diferentes sistemas de recogida según el tipo de residuo generado. También hay que dinamizar programas de educación y sensibilización ambiental en las escuelas, como manera de concienciar a la juventud desde su día a día, pero también para la población adulta, para poner en valor la aportación de las personas a la mejora de la calidad de vida.

El Ayuntamiento, a su vez, debe garantizar el derecho a la salud, llevando este derecho a todas las políticas y reduciendo la exposición a los riesgos ambientales que dañan la salud de la ciudadanía. Es incuestionable que el deterioro ambiental causado por las actividades humanas ha propiciado el surgimiento de nuevas enfermedades. ~~Desde 1965, la actividad humana ha generado más de cuatro millones de sustancias químicas, y un incremento en un millón de veces del campo electromagnético natural debido a las nuevas tecnologías de las telecomunicaciones y a la industrialización, lo cual ha generado un gran impacto sobre el planeta y sobre nuestra salud. Los estudios relacionan los agentes ambientales con un amplio abanico de enfermedades: enfermedades emergentes, neurodegenerativas, autoinmunes, endocrinas, cardiovasculares, metabólicas, cáncer, autismo, trastorno por déficit de atención, alergias, etc.~~

Además, ~~tenemos que considerar la exposición múltiple, el efecto de las bajas dosis continuadas, el efecto combinado y las respuestas paradójicas para entender la extrema complejidad del problema que tratamos. También~~ tenemos que tener en cuenta los grupos de población más sensibles y vulnerables, como son, por ejemplo, mujeres embarazadas, lactantes, niños y niñas, adolescentes, personas mayores y quienes ya sufren cualquier problema de salud. Por lo tanto, es preciso buscar un equilibrio entre la salud humana, la ecología y el bienestar socioambiental con el objetivo de adecuar dos propósitos: poner la vida en el centro de todas nuestras preocupaciones en torno al desarrollo y lograr esto garantizando la sostenibilidad de los ecosistemas que habitamos.

El Ayuntamiento debe actuar también sobre la alimentación en los colegios y en los centros públicos, proporcionando una dieta sana fundamentada en el consumo de productos locales, de temporada y ecológicos. Las administraciones y los poderes públicos pueden, y deben, tener un rol determinante para impulsar los mercados alimentarios locales y no únicamente con acción legislativa y presupuestaria, sino también como consumidores o «compradores» de alimentos.

Los municipios son corresponsables de los daños ambientales pero también de sus soluciones. Las ciudades pueden y deben aportar mucho en el camino hacia la sostenibilidad, creando una ciudad de «cero emisiones» con planes transversales para reducir la huella de carbono. El objetivo a largo plazo debe ser el total autoabastecimiento por medios propios de la energía necesaria para cubrir las



necesidades del Ayuntamiento de Valladolid y de sus instalaciones municipales. El objetivo a corto y medio plazo debe ser el cumplimiento de los objetivos ya aprobados en el «Plan de Acción para la Energía Sostenible de Valladolid».

Otro tema interesante y crucial es avanzar en los derechos y la dignidad de los animales, condenando cualquier forma de maltrato hacia estos. Dado que la ciudadanía deriva de la cohabitación del territorio y la política está íntimamente ligada al lugar donde se convive, los animales deben recibir de la política regulación y derechos. Aquellos con los que somos capaces de crear relaciones afectivas y sentimentales deben tener un tratamiento político.

Sobre estas bases, el apoyo activo a las asociaciones y movimientos sociales de protección del medio ambiente y la naturaleza desde el Ayuntamiento se hace indispensable.

16.- Establecer una política decidida de protección y conservación para el conjunto de espacios considerados ecológicamente valiosos y de aumento de la calidad medioambiental.

16.1.- Creación de un Observatorio de Calidad Ambiental de Valladolid mediante la reforma del actual Consejo de Participación de la Agenda Local 21. Su labor será la de procurar la provisión a la ciudadanía de un hábitat saludable donde desarrollar sus actividades. Asimismo promoverá el conocimiento de los valores naturales del municipio, así como la conservación y la mejora de la calidad del hábitat urbano y periurbano. Las consideraciones y opiniones que emanen de este órgano tendrán carácter vinculante sobre la gestión de ordenación territorial.

16.2.- Realización de un inventario de espacios ecológicamente valiosos a partir de estudios técnicos que mediante índices estandarizados permitan conocer su estado real de conservación. Los análisis diagnósticos de estos espacios, a los que debe hacer referencia el PGOU y cuantos Planes Especiales se redacten, deben contener información veraz, actualizada, relevante y completa. Este inventario constituiría el documento de referencia para la gestión futura de los espacios ecológicamente valiosos.

16.3.- Elaboración de normativa municipal propia en forma de Ordenanza o Reglamento, que en base a los resultados arrojados en el inventario anterior permita, sin perjuicio de los ya declarados como Suelo Rústico de Protección Natural, declarar nuevos espacios de alto interés ecológico. En dicha normativa se explicitará, de forma clara y concisa, cuáles son las actividades permitidas y/o compatibles, así como las no permitidas, en relación con la zonificación que se plantee en virtud de su valor ecológico. Esta norma será vinculante para cualquier otro plan o herramienta de ordenación del territorio existente o de nueva implementación.

16.4.- Actualización y/o desarrollo de Planes Especiales para los espacios declarados de alto interés

ecológico o taxones de interés especial. Estos planes tendrán como objetivo prioritario la conservación y el aumento de la calidad medioambiental del espacio objeto de planificación, o la gestión para la conservación de un taxón determinado dado su interés a nivel nacional, regional o local. Los planes especiales existentes (Riberas del Pisuerga, Pinar de Antequera) deberán revisarse de manera que contengan información detallada de los elementos que lo integran (ecosistemas, fauna y flora), los indicadores de la calidad ambiental y el listado de acciones para mejorar la calidad de dicho espacio. Tanto los planes que ya existen como los de nueva elaboración deberán contener objetivos y acciones realistas, concisas y realizables teniendo en cuenta la actual situación socioeconómica. **Debe dejar de destruirse el bosque de ribera del río Pisuerga. Debería deslindarse el límite de la ribera, el soto y demás ambientes que indican la periodicidad de las inundaciones y tener en cuenta esto de cara a los planes urbanísticos.**

16.5.- Puesta en marcha de una Estrategia para la interconexión de los espacios naturales y las zonas verdes, que incluiría la creación o mejora de corredores ecológicos, incluido un anillo verde, que comunique los espacios de alto valor ecológico y el resto de espacios naturales, espacios verdes y parques, así como las áreas agrarias, cuestas y zonas de baldío de la periferia. Esta estrategia contará con el desarrollo de normativa específica para favorecer el uso ciudadano de los solares sin uso actual, bajo la figura de huerto urbano o zona de regeneración natural, mediante convenios de custodia del territorio o similar. **Recuperar la vía Verde del tren burra en el tramo municipal y solicitar a la diputación conectarla con el tramo ya recuperado en Zaratán**

16.6.- Puesta en marcha de una Estrategia de fomento de la biodiversidad local, que priorizará el uso de especies autóctonas adaptadas a las condiciones locales en la regeneración de los espacios verdes existentes o en la creación de otros nuevos. Asimismo, se favorecerá la mezcla de especies para aumentar la biodiversidad de estos espacios y se evitará expresamente la utilización de especies incluidas en el catálogo de especies exóticas invasoras (MAGRAMA).

17.- Creación de un programa integral de educación ambiental en Valladolid.

17.1.- Implementación de campañas de educación ambiental, íntimamente asociadas a las acciones anteriores y destinadas a difundir entre la ciudadanía el interés de los elementos y ecosistemas naturales del municipio, con el fin de generar en la ciudadanía una actitud medioambiental positiva y un sentimiento de orgullo de lo propio, lo que debería conducir a un mejor entendimiento y una mayor comprensión hacia determinadas medidas adoptadas en un espacio natural o en relación con un taxón determinado.

17.2.- Desarrollo de campañas de comunicación ambiental paralelas a la gestión ambiental municipal, que sirvan para acercar a la ciudadanía los retos ambientales de su ciudad y promover la



relación entre administración y administrados en los temas ambientales.

17.3.- Diseño y puesta en marcha de un programa de educación ambiental escolar, destinado a los centros educativos de la ciudad, provisto de recursos técnicos, educativos y humanos que permita incorporar los valores ambientales de la ciudad en los currículos escolares: consumo y ahorro, eficiencia energética, uso de energías renovables, etc.

17.4.- Recuperación del programa «Hogares Verdes» para la promoción de hábitos y estrategias sostenibles en los hogares de la ciudad.

Poner en marcha un programa para combatir la creciente pobreza energética, poniendo a disposición del ciudadano, charlas o talleres formativos sobre hábitos de consumo, medidas de ahorro energético, derechos o reclamaciones, así como la interpretación de facturas energéticas, en definitiva dotar al ciudadano que lo desee de herramientas, soporte y apoyo de técnicos especializados.

18.- Mejora de la calidad del aire de Valladolid.

18.1.- Elaboración de un mapa de contaminación atmosférica de Valladolid, al menos para los contaminantes más peligrosos, en base a mediciones realizadas mediante estaciones móviles en la totalidad del territorio municipal, y utilizando técnicas de modelización que permitan anticipar la evolución de los contaminantes en el aire.

18.2.- Reubicación de las estaciones de control de la contaminación atmosférica, en base a los resultados obtenidos con la acción anterior.

18.3.- Aplicación de un protocolo de emergencia en caso de superarse los umbrales establecidos, que deberá activarse automáticamente y sin excepción siempre que se superen éstos.

18.4.- Implementación de un sistema veraz de información ciudadana sobre contaminantes atmosféricos que permita a la población conocer en tiempo real su concentración, así como las medidas de precaución sanitaria y protocolos de emergencia que se han de adoptar por parte de la ciudadanía y las administraciones.

19.- Mejorar la calidad de vida reduciendo el nivel de ruido ambiental.

19.1.- Tener en consideración el mapa de ruido de la ciudad al ordenar los usos del suelo y la movilidad, que es el principal factor causante del alto ruido ambiental. La mezcla de usos y la pacificación del tráfico deberían contribuir a la reducción del ruido.

19.2.- Se atenderá singularmente a las condiciones acústicas de las edificaciones municipales, sobre



todo aquellas de grandes dimensiones como piscinas y polideportivos.

Revisión y actualización de la actual normativa municipal sobre ruidos y vibraciones a fin de minimizar las molestias por ruidos y vibraciones derivadas de la convivencia en comunidad o de las actividades desarrolladas en los establecimientos de hostelería u otros.

20.- Minimizar la exposición a campos electromagnéticos artificiales dañinos.

20.1.- La revisión de forma exhaustiva de los planes de implantación de antenas de telecomunicaciones permitirá evaluar la necesidad de cada antena y asegurarse de que cumplen la premisa de utilizar la mejor tecnología posible para reducir al máximo la intensidad emisora, de manera que se garantice la calidad del servicio pero se minimice su impacto sobre las personas.

20.2.- Las antenas deben cumplir la legislación vigente y se vigilará especialmente su no instalación junto a espacios sensibles (parques, colegios, hospitales, etc.).

21.- Conseguir la reducción de la contaminación lumínica.

21.1.- Implementar una Ordenanza o Reglamento donde se recojan las medidas necesarias para la paulatina sustitución de la luminaria contaminante por otra que evite la dispersión de la luz por encima del horizonte. También contemplará las características y altura máxima de las nuevas luminarias, así como las medidas que se han de tomar en caso de que, en las ya instaladas, el brillo de la lámpara se dirija hacia o sobre el horizonte.

21.2.- En los planes de renovación y eficiencia energética del alumbrado, añadir criterios de optimización del rendimiento de los sistemas de iluminación existentes en lugar de la simple sustitución.

22.- Velar por el mantenimiento de una óptima calidad de las aguas en los cuerpos y cursos de agua del municipio.

22.1.- Elaboración de un mapa de calidad de las aguas mediante sistemas de georreferenciación por tramos y haciendo especial hincapié en los tramos, masas o localizaciones donde la escasa calidad de las aguas haga necesaria la aplicación de medidas correctoras.

22.2.- Elaboración de una red de control de calidad de las aguas, que permita el monitoreo mediante indicadores biológicos. En los puntos elegidos se realizarán muestreos periódicos, lo que permitirá conocer la calidad instantánea, así como identificar episodios de contaminación no detectados mediante los tradicionales análisis físico-químicos.



22.3.- Elaboración de una Estrategia para la calidad de las aguas superficiales que contemplará, al menos, la eliminación de puntos de vertidos o depósitos contaminantes, así como una serie de medidas concretas para conseguir el aumento en calidad general de las aguas superficiales.

22.4.- Se adoptarán las medidas necesarias a fin de evitar nuevos vertidos ilegales, así como episodios de muertes masivas de peces por anoxia mediante el perfecto mantenimiento del tanque de tormentas de la EDAR o la ampliación del mismo si fuera necesario.

23.- Apoyar los canales cortos de comercialización alimentaria, tanto en la compra pública de alimentos como en la promoción de mercados de productos locales y ecológicos.

23.1.- Instar desde el Ayuntamiento a modificar la contratación de los servicios de comedores escolares y otros comedores públicos, a favor de las cooperativas locales y las formas de producción local buscando así una reducción del impacto medioambiental y la mejora de la calidad de los alimentos.

23.2.- Procurar diversificar los menús, asegurando que sean nutricionalmente equilibrados y que incluyan menús específicos para diabéticos, celíacos, vegetarianos, veganos, etc.

23.3.- Promocionar mediante mercados específicos (por días, itinerantes o no, etc.) los productos locales y ecológicos, libres de manipulación genética, favoreciendo la producción local y los circuitos cortos de comercialización.

24.- Cubrir las necesidades energéticas de las dependencias municipales con energías limpias, tratando de contratar a proveedores que no pertenezcan al oligopolio de las grandes empresas energéticas.

24.1.- Realizar auditorías energéticas de edificios municipales y dependientes existentes y hacerlas públicas, dando ejemplo del cumplimiento escrupuloso de la normativa en materia de certificación energética de los edificios.

24.2.- Promover planes de ahorro y eficiencia energética en los edificios de responsabilidad municipal como el uso de la arquitectura solar pasiva y la instalación de sistemas de conversión térmica y fotovoltaica para climatización, con el objetivo a largo plazo de alcanzar el máximo autoabastecimiento energético. **Promover una campaña de sensibilización y formación para trabajadores de la administración, como personal de mantenimiento, conserjes etc... promoviendo la práctica de buenos hábitos de consumos energéticos, formando al personal para que disponga de las herramientas necesarias para aplicar medidas de ahorro energético en los edificios de administraciones municipales y públicas.**



24.3.- Promover el traspaso de los excedentes energéticos renovables e intercambios energéticos entre poblaciones cercanas, buscando complementariedades y modernizando las redes de distribución para conseguir una red inteligente que combine la generación con recursos locales, con el almacenamiento energético local.

24.4.- Favorecer la contratación de energía en los edificios dependientes del Ayuntamiento con cooperativas de energías renovables.

24.5. Implementar políticas municipales contra la pobreza energética.

25.- Implementar políticas respetuosas con los derechos y la dignidad de los animales, que eliminan cualquier forma de maltrato hacia estos.

25.1.- Creación de un comité ciudadano de protección animal que realice campañas de sensibilización y educación sobre Convivencia Responsable, así como programas educativos para escuelas y colegios que fomenten dicha Convivencia.

25.2.- Será necesario realizar una entrevista previa a la entrega de la licencia de tenencia de animales potencialmente peligrosos. Se definirán los procedimientos para la obtención de la licencia municipal para su tenencia y para el Registro Municipal de los mismos, así como para el Censo Municipal.

25.3.- Declarar a la ciudad amiga de los animales incluyendo la prohibición del uso de animales en determinado tipo de espectáculos y festejos. Solo se autorizará la instalación en el municipio de aquellos circos que no usen animales en sus espectáculos y se prohibirán las atracciones feriales donde participen animales.

25.4.- Reducir al máximo la ejecución de animales de compañía en el municipio y fomentar las adopciones.

25.5.- Se regularán los casos en los que se permitirá viajar en transporte público con animales de compañía y se potenciará la creación de parques caninos o «zonas caninas» en alguno de los parques existentes, siempre y cuando sea posible por las características del parque.

25.6.- Creación de una Oficina Municipal de Protección Animal como departamento especializado para la vigilancia del cumplimiento de la normativa.

25.7.- Formación especializada de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado para el trato con animales y para la lucha contra el maltrato animal.

25.1 Se prohibirán los actos de maltrato, crueldad que puedan producir a los animales, sufrimiento, daños, o muerte. Entre estos actos se incluye el abandono, la venta ambulante de animales vivos o el uso de animales en fiestas y recintos feriales.



25.2.- Cancelación de la asignación directa o indirecta de fondos públicos a espectáculos o festejos con animales que implique maltrato animal.

25.3.- Será necesario realizar una entrevista previa a la entrega de la licencia de tenencia de animales potencialmente peligrosos y se creará un registro de maltratadores que les imposibilite adquisición o adopción de animales.

25.4.- Se regularán los casos en los que se permitirá viajar en transporte público con animales de compañía y se potenciará la creación de parques caninos.

25.5.- Creación de una Oficina Municipal de Protección Animal como departamento especializado para la vigilancia del cumplimiento de la normativa y que realice campañas de sensibilización y educación sobre Convivencia Responsable que reduzca al máximo la ejecución de animales de compañía en el municipio y fomentar las adopciones.

25.6.- Formación especializada de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado para el trato con animales y para la lucha contra el maltrato animal.

Crear y mantener un registro de mascotas en el municipio, de modo que se puedan justificar las políticas encaminadas a la convivencia entre las personas y los animales y se pueda conocer la importancia de estos a la hora de tomar decisiones de todo tipo

Eliminación de la perrera municipal sustituyéndola por una protectora municipal con política de "sacrificio cero", fomentando las adopciones.

"Redactar, de forma participada, una ordenanza municipal de protección y derechos de los animales."

26.- Apoyar de modo decidido las actividades medioambientales organizadas desde el Ayuntamiento y/o desde colectivos como ONG, instituciones, etc.

26.1.- La administración municipal favorecerá la consecución de convenios de colaboración entre el ayuntamiento y entidades externas dedicadas al estudio y conservación de la naturaleza (ONG, fundaciones, asociaciones) y las dotará de medios, colaborando con las mismas en determinadas acciones y facilitando el intercambio de información.